④ Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016 Aanhangsel van de Handelingen

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2109

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de uitbreiding van het treinaanbod Leiden–Utrecht en Alphen aan den Rijn–Gouda* (ingezonden 11 maart 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 april 2016).

Vraag 1
Kent u de brief van gedeputeerde staten van Zuid-Holland over de Voortgang Spoorcorridors Alphen aan den Rijn–Gouda en Leiden–Utrecht?[1]

Antwoord 1
De brief is bij mij bekend.
De spoorcorridors Leiden–Utrecht en Gouda–Alphen aan den Rijn maken deel uit van het MIRT-project HOV-NET Zuid-Holland Noord van de provincie Zuid-Holland[2]. De provincie heeft dit project in 2012 aangedragen als alternatief voor de RijnGouwelijn (RGL). Eind 2014 is voor het project een subsidiebeschikking afgegeven met taakstellend budget.

Vraag 2
Klopt het dat NS heeft laten weten dat het, omdat het gebonden is aan de hoofdrailnetconcessie, op dit moment geen ruimte ziet om de nieuwe dienstregeling tussen Leiden en Utrecht met de gewenste kwaliteitsverbetering in te passen dan wel te kunnen garanderen? Kunt u aangeven welke eisen uit de hoofdrailnetconcessie dit verhinderen?

Antwoord 2
Het traject Leiden–Utrecht is onderdeel van het hoofdrailnet en valt dus onder de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (de HRN-concessie). De Provincie Zuid-Holland wenst op dit traject een aanvullende treindienst in te kopen. Dit komt neer op het aangaan van een bedieningsovereenkomst met NS voor het doortrekken van een bestaande Sprinter tussen Utrecht en Woerden naar Leiden. Het is NS toegestaan om deze overeenkomst aan te gaan binnen de

[1] Brief College van gedeputeerde staten Provincie Zuid-Holland aan provinciale staten, 8 maart 2016
[2] MIRT-projectenboek 2016, pagina 186.

ah-tk-20152016-2109
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

ruimte, die de HRN-concessie biedt voor additionele vervoerdiensten voor decentrale overheden (artikel 13).
NS heeft om die reden de provincie Zuid Holland laten weten dat het rijden van de gewenste treindienst Leiden–Utrecht in een eindsituatie met zes sprinters tussen Woerden en Utrecht niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de PHS-dienstregeling; niet alleen vanwege de concessievoorschriften over de te verlenen diensten, maar ook omdat er op de PHS-corridor (m.n. de corridor Amsterdam–Eindhoven) veel meer reizigers zijn. Mogelijk is voor het maken van een goede dienstregeling, waarin alle vervoerwensen zijn meegewogen, een langere stop van de sprinters op station Woerden vereist. Partijen werken, zoals de provincie schrijft in haar brief van 8 maart, gezamenlijk verschillende opties uit om in beeld te brengen wat mogelijk is voor Leiden–Utrecht en wat de consequenties daarvan zijn voor de OV-reizigers. In het gunstigste geval kunnen de treinen vanuit Utrecht zonder lange tussenstop in Woerden doorrijden naar Leiden, maar het kan ook gebeuren dat ze een aantal minuten moeten wachten in Woerden.
Ik verwacht dat partijen gezamenlijk tot een optie komen, die per saldo het beste resultaat biedt voor de reizigers. Dit zal te zijner tijd definitief worden bij de capaciteitsverdeling voor het jaar waarin de frequentieverhoging wordt ingevoerd. (zie antwoord 7). Daar is nu nog niet op vooruit te lopen.

Vraag 3
Klopt het dat de realisatiedatum van de RijnGouweLijn gepland was voor eind 2015, dat na het schrappen van dit project als nieuwe realisatiedatum voor de opwaardering van de spoorlijn Leiden–Alphen aan den Rijn–Utrecht december 2018 is afgesproken? Klopt het dat dit project vervolgens is uitgesteld tot december 2020 en er nu weer een nieuwe vertraging is in het project?

Antwoord 3
De provincie Zuid-Holland heeft in 2012 het project HOV-Net Zuid-Holland Noord aangedragen als alternatief voor de RijnGouwelijn(RGL). Bij de scopewijziging van de RGL tot HOV-Net Zuid-Holland Noord verschoof de realisatiedatum van eind 2015 naar eind 2018. Later is dit uitgesteld tot december 2020. Ook dit moment is niet langer haalbaar vanwege extra locatie-onderzoeken voor de nieuwe stations, de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedures en grondverwerving en extra onderzoek om te bezien of het voorliggende maatregelenpakket ook voor de lange termijn passend is voor de ambities uit het PHS. Er is nog niet te overzien wat dit precies voor de planning betekent.

Vraag 4
Hoe heeft u op deze vertragingen geïntervenieerd? Kunt u uitleggen waarom realisatie zo lang moet duren terwijl al jaren over dit project wordt gesproken en het om relatief kleine aanpassingen van het spoor gaat, zoals snellere wissels en verhoging van de baanvaksnelheid?

Antwoord 4
De provincie Zuid-Holland bepaalt in overleg met betrokken gemeenten, NS en ProRail wat de planning is. Ik zie daar voor het Rijk geen interveniërende rol, maar ik heb in het Algemeen Overleg van 19 november 2015 gemeld, dat ik – waar nodig – aan het overleg kan deelnemen om partijen te helpen er samen uit te komen.
Ik ben het overigens niet met u eens dat het om relatief kleine aanpassingen gaat. In totaal is met de spoorcorridor Leiden–Utrecht een budget van ca. € 192 mln gemoeid.

Vraag 5
Klopt het dat de nieuwe vertraging dreigt te ontstaan omdat NS geen bedieningsgarantie wil afgeven voor de stations Hazerswoude–Koudekerk en Zoeterwoude–Meerburg, omdat de dienstregeling van twee intercity's en twee sprinters Leiden–Utrecht niet toekomstvast inpasbaar blijkt te zijn op station Utrecht in combinatie met de plannen voor Randstadspoor Woerden–Geldermalsen?

Antwoord 5
Er is geen probleem met de inpasbaarheid op station Utrecht (zie antwoord 6). Dit betekent echter niet dat de mogelijkheden van de beschikbare infrastructuur onbeperkt zijn en dat alles wat partijen aan wensen hebben daadwerkelijk realiseerbaar is.
NS is bereid een bedieningsgarantie af te geven over de nieuwe treindienst en de nieuwe stations onder de voorwaarde dat de provincie Zuid-Holland accepteert dat het mogelijk is dat de sprinter te Woerden geconfronteerd kan worden met een wachttijd van meerdere minuten (zie antwoord 3). Op dit moment is niet met zekerheid te zeggen om hoeveel minuten het precies gaat; dit hangt af van de nog te kiezen optie en van het dienstregelingsproces te zijner tijd (zie antwoord 7). De provincie vindt deze onzekerheid over de kwaliteit van de nieuwe stoptreindienst te groot. De gezamenlijke zoektocht naar een adequate oplossing loopt nog.

Vraag 6
Kunt u dit verklaren aangezien station Utrecht net voor miljoenen euro wordt verbouwd, mede met het oog op de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Randstadspoor en de frequentieverhoging Leiden–Utrecht? Heeft ProRail voor dit knelpunt inmiddels een overbelastverklaring afgegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
In het project Doorstroomstation Utrecht wordt rekening gehouden met zes sprinters per uur tussen Geldermalsen–Utrecht–Woerden. Het station vormt geen belemmering voor het doorrijden van twee van deze sprinters per uur tot aan Leiden. Er is momenteel dan ook geen sprake van een knelpunt of een overbelastverklaring.

Vraag 7
Klopt het dat de gewenste frequentieverhoging Leiden–Utrecht met de huidige en geplande infrastructuur alleen realiseerbaar is met een lange onaantrekkelijke stop voor de sprinter op de route of door een deel van de geplande frequentieverhoging van Randstadspoor niet door te laten gaan?

Antwoord 7
NS is verantwoordelijk voor het maken en uitvoeren van de dienstregeling. Hierbij geldt het reguliere jaarlijkse proces: de vervoerders maken plannen, overleggen daarover met decentrale overheden en consumentenorganisaties. Binnen dit proces kunnen alle wensen aan de orde komen en bezien worden. Vervolgens maakt NS keuzes en vraagt op basis daarvan capaciteit aan. Tot slot neemt ProRail conform de AMvB Capaciteitsverdeling een onafhankelijk besluit over de capaciteit die elke vervoerder krijgt.
Hoe de gewenste frequentieverhoging Leiden–Utrecht met de huidige en geplande infrastructuur realiseerbaar is, is onderwerp van studie en overleg (zie antwoord 2). Uiteindelijk zal dit definitief worden bepaald bij het daadwerkelijke dienstregelingsproces voor het betreffende jaar.

Vraag 8
Deelt u de mening dat de reiziger tussen Leiden en Utrecht nu snel een beter OV-product verdient, dat verder uitstel van de frequentieverhoging op deze lijn onacceptabel is en dat ook de afgesproken frequentieverhoging van Randstadspoor tussen Woerden en Geldermalsen doorgang moeten vinden?

Antwoord 8
Ik vind dat elke OV-reiziger een goed OV-product verdient. Dat geldt ook voor het traject Leiden–Utrecht. Ik hecht eraan dat er voor het gehele netwerk sprake is van een maakbare dienstregeling, die ook daadwerkelijk gereden kan worden op de beschikbare infrastructuur. Zoals de provincie in haar brief schrijft is de inpassing van nieuwe maatregelen een complexe aangelegenheid. Soms zijn daarvoor keuzes nodig. Voor de genoemde corridors is het streven van alle betrokken partijen, elk vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid, de reizigers binnen de beschikbare middelen een zo goed mogelijk OV-product te bieden. Ze zijn bezig daarvoor opties uit te werken en in beeld te brengen wat de effecten van die opties zijn voor (groepen) reizigers.

Wanneer keuzes noodzakelijk zijn, is het van belang dat partijen die maken op basis van goede informatie en zorgvuldige afwegingen.
Voor de frequentieverhoging tussen Woerden en Geldermalsen verwijs ik naar antwoord 6.

Vraag 9
Bent u daarom bereid met ProRail en NS afspraken te maken om alsnog realisatie van de beide frequentieverhogingen en opening van de nieuwe stations in december 2020 te halen, zoals afgesproken met de regionale overheden? Bent u bereid hiervoor zo nodig extra budget beschikbaar te stellen?

Antwoord 9
Het is geen Rijksproject, maar een project van de provincie. Het is daarom aan de provincie om met ProRail en NS afspraken te maken over realisatie van frequentieverhogingen en nieuwe stations. Zoals aangegeven in antwoord 3 wordt er nu een aantal opties uitgewerkt. Als die er binnenkort zijn gaan betrokken partijen met elkaar bezien welke optie de voorkeur heeft. Ik zie nu geen aanleiding om hierop vooruit te lopen.

Vraag 10
Klopt het dat de frequentieverhoging Alphen aan den Rijn–Gouda met een half jaar is vertraagd doordat er extra maatregelen nodig zijn voor detectie van het materieel en seinbeveiliging? Kunt u dit verklaren gezien het feit dat deze lijn in verband met de lightrailproef enige jaren geleden al voorzien is van detectie middels assentellers, er toen enige tijd al treinen met een hogere frequentie hebben gereden in de spits (ook met lichter materieel) en het materieel dat NS nu wil gaan inzetten ook elders op het spoorwegnet rijdt?

Antwoord 10
Ten behoeve van de veilige inzet van het materieel is vastgesteld dat maatregelen ter verbetering van de treindetectie nodig zijn om licht, modern materieel als het door NS/Abellio geselecteerde type te kunnen inzetten op dit traject. Het treindetectiesysteem zoals op dit traject (en in het grootste deel van het land) is aangelegd, functioneert beter als er diverse materieeltypen door elkaar heen gebruikt worden. Daar is op dit traject echter geen sprake van.
De vertraging is het gevolg van diverse aanpassingen aan de projectscope, waar de detectieproblematiek er één van is. ProRail, NS/Abellio en de provincie Zuid-Holland zoeken momenteel gezamenlijk op constructieve wijze naar oplossingen, zodat de door de provincie gewenste frequentieverhoging zo spoedig mogelijk gerealiseerd kan worden.
Inderdaad is dit traject in het verleden in verband met een lightrailproef (2003–2009) uitgerust geweest met assentellers, in aanvulling op het aanwezige treinbeveiligingssysteem. Na afloop van de proef zijn deze assentellers grotendeels verwijderd. De reden hiervoor is dat ongebruikte apparatuur onnodige storingen kan veroorzaken. De verwijderde assentellers zijn hergebruikt op andere trajecten.